

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA—Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA.—Bruxellas, ALB. URBAN, Eng.—Paris, L. CRETEY.

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA



Anvers—1894

Annexo d'este numero

Tarifa especial L. n.º 3, grande velocidade, da Companhia Real, para o transporte de passageiros de 2.ª e 3.ª classe.

SUMMARIO

| | Pag. |
|---|-----------|
| O calculo das pontes metallicas, por Xavier Cordeiro | 225 |
| A nossa carta da Belgica, por A. Urban. | 226 |
| Parte official.—Portaria de 20 de julho de 1895 do ministerio da marinha | 227 |
| Tarifas de transporte | 227 |
| O sud-express | 227 |
| Congresso internacional de caminhos de ferro. | 228 |
| A republica do Transvaal | 230 |
| Popas Leitão | 230 |
| Notas de viagem. III. As linhas inglezas. | 230 |
| Assemblea Geral da Companhia Real | 232 |
| Parte financeira.—Boletim da praça de Lisboa, por J. F.—Curso dos cambios, descontos e agios.—Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras.—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes | 232 e 233 |
| Linhas portuguezas.—De Pretoria a Lourenço Marques—Caminho de ferro de Mormugão—A tracção electrica no Porto—Linha urbana do Porto—Loanda a Ambaca—O novo horario—O caminho de ferro da Beira—De Guimarães a Famalicão | 234 |
| Linhas hespanholas.—Murcia a Granada—Andujar a Torredonjimeno—Linares a Almeria—Caminho de ferro militar—Alcañiz a Puebla de Híjar | 234 |
| Linhas estrangeiras.—França.—Belgica.—Alemanha.—Suissa | 234 |
| Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.—Relatorio | 234 |
| Arrematações | 236 |
| Casas recomendadas | 237 |
| Agenda do viajante | 238 |
| Annuncios | 237 e 239 |
| Horario em 1 de agosto | 240 |
| Vapores a sahir do porto de Lisboa | 240 |

O calculo das pontes metallicas

Diz M. Dupuit, na introdução das suas excellentes taboas de logarithmos, que o calculo de estes mirificos numeros, como lhes chamou o inventor, o celebre barão escocoz John Naper, é uma fonte perenne de regosijo.

O calculo das pontes metallicas, maximè, o das deformações que ellas soffrem sob a acção das cargas, é outra origem de verdadeira satisfação, todas as vezes que estas deformações, calculadas previamente, são confirmadas pela experiencia com um rigor quasi absoluto.

Apresentamos um exemplo. Na ponte de S. Lourenço, na linha do norte, cujo taboleiro tem 41^m,25 de comprimento, achou a commissão do governo, nas experiencias feitas com duas machinas de 72 toneladas de peso cada uma, a flecha de 26 millimetros no meio das vigas. O calculo dá nas mesmas condições de carga, 26,084. Não se póde exigir mais.

Quando se attende á grande variedade dos elementos que entram na structura de um taboleiro metallico,

não se póde deixar de considerar estes resultados como maravilhosos. A secção transversal das vigas varia de espaço a espaço, sendo mais forte no meio dos tramos. Nos taboleiros continuos, assentando sobre muitos apoios, as vigas são reforçadas tambem junto a estes ultimos. As barras da rotula, que póde ser simples, dupla, quadrupla ou de laticia, exercem esforços mais ou menos importantes sobre os banzos, augmentando-lhes o coefficiente de trabalho. As ligações das diferentes peças entre si, verdadeiros pontos fracos, tambem influem na deformação das vigas. As cargas de um dado comboio, cujas machinas podem ter dimensões muito variadas, actuam nas carlingas, que a seu turno as transmittem ás barras nos pontos de ligação de estas com os banzos, e isto em todos esses pontos ou em parte d'elles. Quando o taboleiro repousa sobre pilares metallicos, as dilatações ou contracções d'estes pilares em consequencia das variações de temperatura, influem consideravelmente nas condições de resistencia. Finalmente, as vibrações produzidas pelos comboios em movimento, são outro factor a que é necessario attender no calculo das vigas metallicas. Como se vê, o problema é extremamente complexo.

Nas pontes em arco, como as de Maria Pia e D. Luiz, a complicação ainda é maior; e sendo as dimensões de estas pontes muito grandes, poder-se-hia suppôr que os erros se tornariam mais sensiveis. Verificou-se, porém, nas provas a que foram submettidas aquellas pontes, que as deformações calculadas de antemão se realizaram sem discrepancia sensivel.

Não se julgue que os resultados já obtidos nasceram de um jacto, como a Minerva sahiu do cerebro de Jupiter. Ainda não ha muito tempo que a formula de Choron, considerando as vigas de secção constante e as cargas uniformemente distribuidas, hypotheses contrarias aos dados do problema, era a unica empregada no calculo de flecha das vigas rectas. Veiu modernamente o processo graphico, magistralmente exposto por M. Maurice Koechlin nas *Applications de la statique graphique*, em que se attende á variação das secções e á compressão da rotula. Nos arcos é tambem o methodo graphico o geralmente seguido. Applicado por de Dion ao projecto da ponte Maria Pia, e depois, já modificado, á ponte do Garabit, foi aperfeiçoado por M. Maurice Lévy no seu tratado de grapho-estatica.

Parallelamente ao progresso da sciencia teem sido modificadas as prescripções estabelecidas pelos governos estrangeiros para o calculo das dimensões dos taboleiros metallicos. Em França, por exemplo, vigorou durante muito tempo a circular de 26 de fevereiro de 1858, a qual deu origem ao nosso regulamento de 24 de fevereiro de 1863. Houve depois a circular de 9 de julho de 1877, adoptada na maior parte das pontes construidas no nosso paiz desde essa data até 1892. Os taboleiros renovados ultimamente na linha do Norte, entre Vermoil e Soure, e bem assim os projectos

62.232,08 fr. no mez de março ultimo, em comparação com março de 1894; o producto dos tres primeiros mezes de 1895 accusam um augmento de 130.148,84 fr. sobre o periodo correspondente do anno anterior.

O rendimento nos telegraphos em março de 1895 foi tambem superior em 40.282,40 fr. ao de março do anno passado. Os telephones renderam menos 123.350,50 fr. O total geral das receitas diminuiu, pois, em 1895, 83.068,10 fr.

* *

Asseguram-me que é coisa decidida o telephone Bru-xellas-Berlim. As duas administrações concordaram em inaugurar, provavelmente em outubro, uma dupla rede por Aix-la-Chapelle e Colonia. O telephone funcio-nará apenas até ás 9 horas da noite, e a duração das communicacões será de tres minutos.

* *

A administração dos telegraphos concluiu completa-mente a construcção da linha destinada a ligar telepho-nicamente a Belgica á Hollanda. Se o novo serviço não foi ainda inaugurado, é porque os nossos excellen-tes vizinhos não terminaram ainda a parte da linha que lhes compete construir; as precauções especiaes de que precisa o estabelecimento dos fios sobre a ponte de Moerdyk são a causa d'esta demora inevitavel.

Ainda que nada esteja decidido a este respeito, pa-rece verosimil que os dois paizes entrarão em accôrdo para beneficiar primeiramente Amsterdam e Rotter-dam d'um lado, e Antuerpia e Bruxellas d'outro lado, segundo o tratado geral realizado em junho ultimo. Mas isso não se fará sem difficuldades. Os concessio-narios das redes de Amsterdam e Rotterdam estão, ao que parece, dispostos a ceder as suas explorações ás municipalidades das duas cidades. Os contractos de cedencia estão provavelmente já feitos.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

3.^a Repartição — 2.^a Secção

Sendo pela facilidade das communicacões que melhor póde affirmar-se o nosso dominio nos territorios ultramarinos e tornar effectiva e lucrativa a regular exploração d'esses territorios: man-da Sua Magestade El-Rei, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, que se organizem duas brigadas de estudo que façam o reconhecimento necessario nos districtos de Ben-guella e Mossamedes para a construcção de linhas ferreas de pe-netração, tendo por objectivo o Cubango, quer essas linhas tenham por testa o Lobito ou Benguella, a Bahia dos Elephantes ou Mos-samedes, devendo o reconhecimento cessar diante da difficuldade do accesso ao plan'alto, desde que tenha de ser feito fóra das con-dições ordinarias de construcção e tracção, e devendo ainda as ditas brigadas não só tomar em consideração as facilidades de construcção, e, portanto, a sua economia, mas muito particular-mente a importancia da região a atravessar, pelo seu desenvolvi-mento agricola e commercial, condições de colonização e explo-ração, com referencia a todos os ramos de actividade extractiva do solo.

Paço, em 20 de julho de 1895.—José Bento Ferreira de Almeida.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa L. n.º 3 de g. v. — Distribuímos hoje esta ta-rifa a que já no ultimo numero nos referimos. Esta nova tarifa da Companhia Real é applicavel aos passa-geiros de 2.^a e 3.^a classe, entre Lisboa-Rocio e Queluz-

Bellas e é valida para todos os comboios, quer *tram-ways* quer ordinarios, da linha de Cintra.

Tarifa L. n.º 4 de g. v. — Logo que abra á exploração a secção do ramal de Cascaes, comprehendida entre Alcantara-mar e Caes do Sodré, entrará em vigor esta tarifa, cujos preços são os seguintes:

- 1.^a zona, Caes do Sodré a Junqueira.
- 2.^a » Junqueira a Alges.

Percurso n'uma só zona, 1.^a cl., 50 rs; 2.^a, 40; 3.^a 30.

» em duas zonas, » » 80 » » 60 » 40.

Além d'Algés cobra-se a actual tarifa de 40 réis em 1.^a classe, 30 em 2.^a e 20 em 3.^a, entre cada estação.

Os actuaes bilhetes de assignatura serão validos para a estação do Caes do Sodré.

O sud-express

As primeiras viagens d'este comboio pelo novo iti-nerario, Salamanca-Beira Alta, parece que não foram dos melhores auspicios.

Justamente quando regressavam ao nosso paiz os congressistas que haviam ido a Inglaterra e de lá vi-nham com a impressão d'aquelles comboios rapidos, que não se deteem senão em raras estações e por uns rapidos minutos, d'aquelle material limpo, em perfeito estado, commodo e espaçoso, d'aquella abundancia de logares disponiveis, foi que a companhia dos Wagons-lits entendeu apresentar-lhes um comboio incommodo, fazel-os trasbordar em Medina e esperar 1 hora e 40 minutos, na estação, pelo novo material, como se a sua viagem fosse um comboio mixto ronceiro e de preços baratos.

A companhia dos Wagons leitos quer, como se cos-tuma dizer, abraçar o ceu com as mãos ambas; quer continuar o serviço para Lisboa, mas não quer deixar o de Madrid, e ao mesmo tempo pretende ligar os dois de fôrma que aproveite o material e a tracção, embora obrigando os passageiros a um trasbordo, o que, nos parece, não tem direito a fazer, embora fazendo espe-rar, os que vão para o norte, desde as 6 h. e 20 m. até as 8 h. e 4 m., isto é 1 h. e 44 m. e os que veem de lá desde as 6 h. e 33 m. até as 8 h. e 10 m. ou seja 1 h. e 37 m.

D'esta fôrma de serviço, que não se póde classificar de menos de pessima, resulta que o verdadeiro fim do *sud-express* ir-se-ha perdendo, e os passageiros que o podiam aproveitar não seguirão a via *fluvial* como diz o *Diario de Noticias*, porque nem o Tejo vae até Pa-riis nem o Sena vem desaguar na barra de Lisboa; não tomarão a maritima que é incommoda, mas preferirão os trens ordinarios, e outros muitos não preferirão coisa alguma, porque deixarão de visitar a nossa capital, visto que para isso teem que andar aos baldões pelas esta-ções, por mais que tomem bilhetes directos, no mais directo e rapido trem internacional.

Formando-se um comboio bem rapido entre Lisboa e Paris, dando o governo facilidades no embarque e desembarque dos passageiros de e para a America, nos vistos dos passaportes, na verificação das бага-gens, o comboio *sud-express* poderia facilmente tor-nar se um serviço *transatlantico*.

Prescindindo-se da correspondencia com Madrid, ou fazendo-o por outro comboio, entre aquella capital e Medina, o *sud-express* poderia reduzir o trajecto a 36 ou 37 horas, partindo de Lisboa ás 5 ou 6 horas da tarde, para passar em Hendaya na tarde seguinte e chegar a Paris pelas 6 horas da manhã. O mesmo se poderia conseguir em sentido inverso.

Como o serviço hoje está, porém, de nada serve se não para descontentar o publico, e a companhia Wagons-lits terá de se arrepender de não o servir bem.

Depois de termos escripto estas observações constanos que a companhia, bem aconselhada, estuda o meio de attender ás justas reclamações do publico, no sentido, mais ou menos, que deixamos indicado.

Que ella se convença de que vae n'isso o seu interesse.

Os passageiros que veem da America para o centro da Europa chegam á nossa barra já bem fartos de via-

gem maritima e aproveitarão gostosos uma viagem por terra que lhes offereça conforto e rapidez no trajecto. A companhia dos wagons-leitos sabe-o muito bem e até liga os seus horarios com a chegada e partida das grandes carreiras transatlanticas, para esse fim.

E' do seu interesse, mesmo, não sacrificar ao serviço França-Madrid o serviço Lisboa-França que tem que ser independente por completo, sobretudo actualmente que os grandes vapores podem atracar livremente ao caes d'Alcantara, onde poderiam ser levadas as bagagens para serem embarcadas directamente.

Congresso internacional de caminhos de ferro

A redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* agradece penhorada a todas as entidades ou pessoas que obsequiaram o seu director, durante a sua viagem, e reitera a offerta dos seus modestos serviços, em tudo em que n'este paiz lhes possa ser util ás pessoas com quem o nosso director travou relações e de quem recebeu provas de deferencia, pessoas cujos nomes em seguida publicamos como prova de que não os esquecemos.

The members of the staff of the *Gazeta dos Caminhos de Ferro* beg to tender their most sincere thanks to the various Societies and individuals, who shewed so much kindness to their Editor, during his late trip, and beg to offer, to all persons with whom their Editor became acquainted, and from whom he received so many proofs of friendship, their humble services in Portugal, as a testimony of our friendship, and to show that they are not forgotten we publish their names at foot.

La Rédaction de la *Gazeta dos Caminhos de ferro*, touchée de l'excellent accueil fait à son Directeur pendant son voyage, a l'honneur de remercier toutes les personnes qui ont eu pour lui tant de prévenances, et renouvelle les offres de ses humbles services, en tout ce qui pourrait leur être de quelque utilité dans le Portugal, à tous ceux avec qui notre Directeur a eu des relations et desquels il a reçu des preuves d'estime.

En publiant leurs noms ci-dessous, nous leur prouverons que nous ne les avons pas oubliés.

Patrick M. Barnett, eng. civ. eng. in chief of Great North of Scotland Railway.

Le chevalier von Bilinski, Conseiller Intime I. et R. président de la Direction générale I. et R. des chemins de fer de l'Etat autrichien.

James Black, director of North British Railway.

Percy B. Bernard, chairman of Waterford and Limerick Railway.

Louis Brault, consul de France à Dublin.

Arthur P. O'Brien, redactor of Railway News.

C. de Bruyn, ing. en chef du ch. de fer Hollandais.

John Carruthers, agent général de la colonie de la Nouvelle Zélandie à Londres.

Earl Cathcart, delegate of Board of Trade.

Capt. Churchward, agent du Chatham Dover à Paris.

Emile Delcommune, ing. au département du ministère des affaires étrangères en Belgique.

E. Diderich, insp. chef de service des chemins de fer Prince Henri du Luxembourg.

Dufaux, ing. principal des chemins de fer de l'Est de France.

A. D. Elliott, ing. du Great Northern Railway.

W. Ferguson, directeur du Great North of Scotland Railway.

J. G. Gerritsen, burgemeester em Breskens.

Alfred Hauet, ing. aux ch. de fer de ceinture de Paris.

Vladimir Herzenstein, ing. des voies de communication en Russie.

Herman Johansson, ing. des études du Materiel des chemins de fer de l'Etat suédois.

Felix Karo, administrateur des ch. de fer de la Sicile Occidentale.

Dr. Severin Ritter von Kniaziolucki director general des K. K. österr. Staatsbahnen.

S. de Kounitsky, ing. des voies de communication en Russie.

Cuthbert A. Lambert, du Great Northern Railway.

G. Louis, chef de Service du Grand Central Belge.

G. F. Lucardie, Lid van den Raad van Beheer der N. Indische Spoorweg.

Jules Mange, secrétaire de la Direction de la C.^{ie} d'Orleans.

Jules Michel, ing. en chef de la C.^{ie} de P. L. M.

William Pickersgill, locomotiv superintendent of Great North of Scotland.

G. Robbo adm. délégué des chemins de fer de la Sicile occidentale.

Nicolas Reitlinger, secrétaire de l'administration de la caisse de retraite des ch. f. de l'Etat Russe.

J. de Richter, adjoint du Directeur des ch. fer de l'Etat Russe.

Adolfo Rossi, ing. Ispettore sup.^{re} Regg.^{te} delle strade ferrate a Roma.

Lucien Serrailier, redactor of Railway News.

M. Simon, membre du conseil de surveillance des ch. fer des Pays-Bas.

Alfred Sire, agent du Nord de France à Londres.

Frederick L. C. Sire, agent of South Eastern Railway.

W. G. Skipworth, Irish manager of London North Western Railway.

Smyth, director of Midland Great Western Railway.

Jon Stefansson, redacteur du *National Liberal Cleit*, de Copenhagen.

J. E. Sutton editor and proprietor of *Daily Reporter*, de Logansport, Ind. U. S. A.

Adam Szawlowski, ing. sous-chef du mouvement du ch. fer Varsovie-Vienne.

J. Eyre Thompson, redactor of *The Times*.

William Thomson, out door superintendent of London, Chatham and Dover Railway.

Berkeley Deane Wise, chief engineer Belfast & Northern Counties Railway.

Etienne Zielinski, ing. administrateur du ch. fer Varsovie Vienne.

As excursões

Terminaram as excursões e as festas com que as companhias dos caminhos de ferro das tres ilhas britannicas obsequiaram os seus convidados, e é justo dizer-se que essas companhias que, em vista da coincidência dos seus serviços em varios pontos importantes do paiz, se disputam mutuamente o trafego, disputaram d'esta vez competencias em serem obsequiadas e amaveis até o extraordinario.

Para as excursões offerecidas aos congressistas e imprensa, cada companhia fazia a propaganda da sua linha como se tratasse do mais importante trafego a adquirir; e durante essas viagens difficil seria inventar alguma coisa mais para as tornar encantadoras.

Podemos dividir essas excursões em tres grupos:

Nas primeiras, antes dos trabalhos do congresso e especialmente consagradas á parte technica, visitaram-se officinas de machinas e wagons, estações de *trriage*,apparelhos de signaes, postos de injeccão, canaes, pontes, etc.

Os excursionistas dividiram-se em quatro grupos, um que visitou as installações da maior companhia ingleza, a Nord Western, outro as de Midland, outros as do Great Western e do Lancashire & Yorkshire, e os outros as do Great Northern.

Cada visitante teve logo a impressão da enorme importancia d'estas grandes companhias, da grande ramificação das suas linhas, e variedade e frequencia dos seus serviços.

As segundas excursões foram mais de recreio, ás proximidades de Londres. Tratou-se de visitar pontos de attracção para *touristes*, bellas praias, palacios luxuosos, velhas cathedraes, jardins, palacio de crystal e outros semelhantes.

Finalmente nas terceiras tratou-se de mostrar aos viajantes todo o paiz britannico na sua maior extensão e, quanto possivel, o conjuncto das linhas dos tres reinos e, como eram as finaes, nada foi poupado pelas companhias convidantes para tornar deliciosas essas longas viagens em que o inevitavel cansaço era compensado, quando não minorado pelas mil attentões de que os passageiros se viam rodeados a todo o momento, com um extremo de galanteria verdadeiramente captivante.

Dividiram-se em tres grupos os convidados. Uns, os que não podiam dispor de tempo, visitaram o paiz de Galles, a bahia de Cardigam; outros dirigiram-se logo á Irlanda que foi percorrida em todos os sentidos, visitando-se as suas maiores cidades, lagos e costas, outros dirigiram-se á Escocia, onde os attrahia a prodigiosa obra da engenharia ingleza, a ponte do Forth, a extensa e interessante ponte do Tay, os curiosos costumes locais, os deliciosos lagos, canaes e montanhas, que fazem o encanto dos *touristes*.

Houve ainda alguns, poucos, que conseguiram, terminada a excursão da Escocia, alcançar ainda parte da Irlanda, o que foi, em verdade, um esforço, pela longa viagem de tres noites e dois dias a que os obrigou o desejo de ver este paiz lendario, franco, attencioso em extremo, como luctador e propugnador da sua liberdade.

Este final das excursões foi verdadeiramente a chave de ouro; de ouro como o coração d'aquelle povo que, cheio de reconhecimento pela visita que recebia, aclamava espontaneamente os excursionistas á sua passagem.

Em todas essas excursões as companhias ostentaram o bello estado das suas linhas, a força das suas machinas, em comboios rapidos que muitas vezes attingiram

a velocidade de mais de 100 kilometros, mesmo de 110 por hora.

Deve-se, porém, notar que esta velocidade não é extraordinaria no paiz britannico. Os comboios especiaes pouco mais adiantaram do que os expressos ordinarios, apenas o tempo das poucas paragens que estes teem em transito, e aquelles não tenham, o que prova que, no serviço corrente, as companhias estão dando já a maxima velocidade.

Para dar uma idéa do que foram as excursões, descrevemos a ultima, a de Dublin a Galway e regresso, visto que impossivel seria descrever todas, pelo espaço que nos levaria.

A partida foi ás 8 e meia da manhã da estação da companhia do Midland Great Eastern, á qual competia a excursão final.

Ao entrar nos luxuosos, commodos e vastos salões que formavam o comboio, os viajantes ficaram encantados com o aroma de flores que os enchia. Corbeilles das mais raras flores ornavam os espaços entre as portinholas, presas por grandes laços de fitas de sedas, grinaldas de era entrelaçavam-se nos cabides, nas redes das bagagens.

Sobre as mesas, no centro, havia todos os jornaes do dia e os francezes e allemães recebidos pelo ultimo correio, bem como as principaes revistas illustradas da Europa.

A' porta dos salões um empregado offerecia graciosos *bouquets* ás senhoras e bellos charutos havanos aos homens.

Nem os phosphoros esqueceram, que os havia sobre as mesas de todos os salões.

Sobre os carris haviam sido postos, adiante de cada roda, petardos que ao primeiro movimento do comboio rebentaram com enorme estampido atroando os ares, enquanto o pessoal de officinas, em grupos, soltava entusiasticos *hurrahs*.

Houve duas paragens em transito; na primeira, em Mullingar foi servido café e apetitosos morangos e outros fructos, como é de uso em Inglaterra. Na segunda, em Athlone, sandwiches, bolos e champagne.

Qualquer d'estes dois serviços era feito com uma profusão verdadeiramente pasmosa, n'uma abundancia extraordinaria.

Chegados os visitantes a Galway, eram esperados por trens, grandes char-a-bancs e *Iris Junglay Cars*, pequenos vehiculos para quatro pessoas, especie de *dog-cars* deselegantes e incommodos, mas que são os unicos usados nas povoações irlandezas.

Dado um passeio até á beira do Oceano, regressou-se ao hotel da companhia onde, n'uma grande mesa em forma de I, inicial de Irlanda, foi offerecido um lauto almoço, em que não faltaram os brindes e a alegria.

Terminado este, foi photographado o grupo dos convidados e tratou-se do regresso do comboio especial, que n'uma velocidade extraordinaria marchou a Dublin.

Durante o percurso continuou o serviço de champagne a rodo, charutos e morangos, sendo os proprios directores e agentes superiores da companhia do Midland irlandez que insistiam com os convidados para acceitarem tão amavel offerta.

A' chegada a Dublin a linha estava continuamente coberta de petardos, ao estrondo dos quaes e ao som dos vivas levantados por todos que tomaram parte na festa, acabou a excursão e com ella as bellas viagens que aos congressistas foram offerecidas pelas companhias do Reino Unido, ás quaes aqui agradecemos a parte que n'essas festas tomou o nosso director e sua filha, dois dos tres unicos portuguezes que fizeram a viagem da Escocia e Irlanda.

A republica do Transvaal

Sem duvida é assumpto de interesse e de occasião tudo quanto se prenda com a florescente republica do Transvaal, nação pequena, perdida no interior de Africa, e que não obstante consegue chamar sobre si as attensões da Europa.

E' porque, na verdade, a moderna republica pôde considerar-se magnifico exemplo de trabalho, de perseverança e acima de tudo de bom senso.

A este respeito, fornece-nos os detalhes que passamos a extractar um relatório publicado pelo consul francez na Pretoria e referente ao anno de 1894:

Commercio. — A importação attingiu durante esse periodo o valor de 161.055.375 fr., emquanto que em 1895 não passara de 134.292.526 fr.

A maior parte dos artigos foi importado pela colonia do Cabo, descendo o trafego pelo Natal por fórma sensível.

A importação pela republica de Orange, vizinha do Transvaal e pelo nosso excellente porto de Lourenço Marques augmentou ligeiramente durante 1894.

O rendimento das alfandegas do Transvaal foi de 20.304.325 fr.

Industria. — As mais importantes são a do fabrico de cerveja e o de dynamite. As fabricas de cerveja de Pretoria produzem 22.500 litros de cerveja por dia; e a fabrica de dynamite produziu, em 1894, 55.384 caixas de explosivo.

A capital da republica sul africana está actualmente ligada pelo caminho de ferro a:

| | |
|-----------------------|------------|
| Lourenço Marques..... | 593 kilom. |
| East London..... | 1.114 " |
| Port-Elisabeth..... | 1.191 " |
| Cidade do Cabo..... | 1.674 " |

A construcção da linha de Charlestown (Natal) a Johannesburg (Transvaal) progride com rapidez, e com ella procura o Natal apoderar-se do trafego que a sua rival do Cabo chamou a si e que a nossa linha de Lourenço Marques certamente conquistará se fôr bem administrada e se tratarmos de dar ao porto e à cidade os melhoramentos de que muito carecem.

No territorio do Transvaal ha 930 kilometros de linha ferrea, pertencentes todos á Companhia Neerlandeza, assim distribuidos:

| | |
|---------------------------------------|-----|
| Pretoria a Lourenço Marques..... | 472 |
| " a fronteira de Vrijstaat.... | 125 |
| Springs Johannesburg-Krugersdorp..... | 80 |
| Elsburg-Charlestown..... | 253 |

A Sociedade Neerlandeza emprega 1.072 empregados, parte hollandezes e parte africanos. O seu capital é de 14 milhões de florins em acções e 67 milhões de florins, em obrigações garantidas pelo Estado.

A situação financeira da Sociedade é bastante lisonjeira, sendo todos os annos as despesas cobertas pelas receitas.

Além d'esta, estão sendo construidas no Transvaal mais duas linhas: a de Silati e a de Barbeton.

A exploração das minas de carvão tem tomado desenvolvimento consideravel, tendo sido extrahidas durante o anno 751.337 toneladas e distribuindo uma das companhias, a da mina do Transvaal, um dividendo de 7 % e a de Cassel 10 %.

A producção das minas d'ouro elevou-se a 70.448 kilogrammas.

Finanças do estado. — A situação financeira da republica foi muito satisfactoria e resume-se no seguinte:

| | | |
|-----------------------------|---------|------------|
| Receitas..... | francos | 69.802.800 |
| Despesa..... | " | 57.107.350 |
| Saldo a favor..... | " | 12.695.450 |
| Saldo do anno anterior..... | " | 11.136.275 |
| Total..... | " | 23.831.725 |

Alem d'isto o Estado tinha de receber juros na importancia de 871.800 francos, por emprestimos que effectuou, acções de bancos e empresas, etc.

Uma nação que apresenta no seu balanço annual uma situação tão desafogada, tão simples mesmo, como o Transvaal, pôde contar com largo futuro, especialmente quando é nova e cheia de recursos.

A prosperidade do Transvaal não nos deve ser extranha; a linha ha pouco concluida não pôde ficar improductiva.

Mas se nos é licito esperar que o desenvolvimento d'aquella republica arraste consigo o nosso districto de Lourenço Marques, fazendo-o progredir, devemos tambem cuidar a serio de dotar a cidade e o porto de todos os melhoramentos indispensaveis e de estreitar mais as nossas relações politicas com o Transvaal.

E' no nosso habitual abandono que confiam presentemente os inglezes que vêem agora os seus interesses profundamente ameaçados.

Referindo-se ás más condições de Lourenço Marques diz uma revista ingleza: *E' sem duvida do interesse da colonia do Cabo que o desgoverno portuguez subsista em Lourenço Marques.*

E' preciso desmentir esta asserção e para isso contamos com a iniciativa do governo e o patriotismo de todos, não esquecendo que, cuidando nós do assumpto com verdadeiro empenho, os caminhos de ferro do Cabo perderão em breve uma parte muito consideravel do seu trafego, não só com o Transvaal mas com todos os territorios do norte. Todos os pontos ao norte de Kimberley e Bloemfontein ficarão mais proximos dos portos da costa oriental, quando uma ou duas das projectadas linhas leste-oeste estiverem concluidas, do que dos portos da colonia do Cabo.

Poças Leitão

Partiu para Loanda em serviço da companhia real dos caminhos de ferro atravez d'Africa, o distincto engenheiro Poças Leitão, nosso presado amigo e collaborador prestimoso da *Gazeta*.

Boa viagem e feliz regresso.

NOTAS DE VIAGEM

III

Linhas inglezas

Continuarei a dar-lhes algumas generalidades sobre as linhas inglezas, emquanto não arrumo os meus papeis de forma a entrar em detalhes.

Uma coisa que se nota em Inglaterra, é a quasi ausencia de linhas estreitas ou caminhos de ferro economicos. Tudo é via larga e raras são as que teem uma só via. Que me lembre, só vi na Escocia a linha de Aberdeen a Balater e as de Port William a Glasgow,

n'uma parte do seu percurso porque em grandes extensões ella tem dupla via e até quadrupla. Pertence esta interessante linha ao West Highland Railway.

Sem ir mais adeante, direi já que foi esta a linha cuja belleza mais me impressionou.

O traçado serpenteia por entre os lagos e por sobre as montanhas que o dividem, muitas vezes em curvas sobre precipícios, com um atrevimento pasmoso, offerecendo aos viajantes os mais bellos pontos de vista.

Uma das curvas é verdadeiramente notavel, descrevendo uma ellipse quasi fechada, como a celebre curva de ferradura dos 'caminhos de ferro da Pennsylvania.

E' uma linha de recente construcção; as estações são em fôrma de chalet escocoz, forradas de madeira as paredes como nas habitações suissas.

Um pequeno detalhe, verdadeira novidade que encontrei n'esta linha. Os stores das carruagens são d'um tecido forte de lã côr de canella com o desenho do mappa de todo o paiz atravessado pelas linhas da companhia.

E' uma bella idéa que podia ser aproveitada por todas as companhias. Dá ao publico a commodidade de ter sempre o mappa da linha para o consultar, favorece o ensino da topographia do paiz, o que é muito util, especialmente para as classes populares que frequentam a 3.^a classe, e promove a propaganda do serviço da linha, o que é importantissimo.

E a respeito de propaganda voltarei a dizer-lhes que é surprehendente a que fazem as companhias inglezas.

Guias lindissimos, illustrados, cheios de illuminuras com profusão de tintas, gravuras de todos os pontos notaveis, de mappas panoramicos, das plantas das cidades, das descripções de todos os attractivos, esclarecimentos sobre viagens e hoteis etc., formando verdadeiros albuns, são offerecidos gratis ou vendidos por uma quantia insignificante, alguns custam apenas meio penny ou um penny (uns 14 ou 28 réis da nossa moeda, ao cambio actual). E note-se que não é uma só edição em cada companhia. Cada uma tem varias publicações; uma do horario especial, outras de guias descriptivas, pequenos cartões, mappas separados — uma infinidade.

Estes guias ou são publicados pelas companhias, ou por empresas particulares largamente subsidiadas, porque, embora sejam vendidas e tenham extraordinaria extracção, nunca seria possivel publical-os sem grande auxilio.

Além d'esses subsidios ha a grande quantidade de annuncios pagos por bom preço, que enchem muitas paginas, e para as companhias, a vantagem de annunciar os seus hoteis, que os teem em todas as principaes cidades.

Este serviço dos hoteis das companhias de caminhos de ferro é um dos melhor organizados em Inglaterra, e merece por isso menção especial.

As companhias, quando constroem as suas grandes estações, constroem tambem, annexo, um grande edificio para hotel, em communicacão directa com a gare. Guarnece-o com todo o necessario em mobilia, louças, roupas, etc., e dão-o de arrematacção a um contractista que paga cara esta concessão mas que tem a conveniencia da garantia da companhia pelo seu serviço e das recommendações que ella lhe faz ao estabelecimento.

Estes hoteis são todos de primeira ordem com todos os mais modernos melhoramentos e commodidades, mas a principal d'estas é o viajante não ter que se transportar em trens atravez das cidades. Chega á estação, entrega as senhas da sua bagagem, se a traz, ao agente do hotel, os volumes de mão basta indicar-lhos,

e vae socegradamente para o hotel que é a dois passos, ligado á estação por uma simples passerelle ou corredor.

O serviço n'estes hoteis é em geral caro. Especialmente nas comidas é um horror, por vezes. Para prova trago a conta do hotel Saint-Enoch, da estação de Glasgow onde, por dois pedaços pequenos de carneiro assado, meia garrafa de vinho e pão me levaram 8 shillings e 9 pence ou seja, pelo actual cambio, uns 2\$500 réis, o que, se não é um roubo, é muito parecido.

Verdade seja que tambem no Waterloo-hotel, de Manchester, por duas sopas, um bife e meia garrafa de vinho me levaram 9 shillings e meio ou uns 2\$750 réis. Esta questão dos hoteis, em geral, fica para outras notas em que tratarei dos costumes inglezes e da vida n'aquelles paizes, sobre a qual muito ha que dizer.

As senhas de bagagem a que acima me refiro não são como as nossas. Em Inglaterra não se registam bagagens. Se são prodigiosamente volumosas, o passageiro tem que as despachar como mercadorias ordinarias; se são duas ou três malas, seja qual fôr o seu tamanho ou peso, são mettidas n'um compartimento que ha no centro da carruagem com porta como as dos compartimentos de passageiros, e ali seguem até destino.

Ao entrar o passageiro na estação um dos factores que vigiam o serviço pergunta-lhe para onde vae, vê o bilhete e tira de uma rotuleira tantos rotulos quantos são os volumes. Este rotulos teem, cada um, um numero, em grandes letras, e o destino tambem impresso. Constan de duas partes, uma, gommada por detraz, que é separada da outra, na occasião, humedecida com a bocca ou com uma esponja, e applicada sobre o volume; outra que é entregue ao passageiro, o qual recebe, portanto, tantos papeis quantos volumes, á sua vista, foram mettidos no comboio.

Este processo, tão simples e breve, parece primitivo, porque, apesar das facilidades que offerece, tem grandes inconvenientes.

A arrumação dos volumes nem sempre permite que os que vão para as estações intermedias possam ser tiradas sem grande difficuldade.

Mesmo para os passageiros que se destinam ao ponto extremo, este systema cria sérios embarços, muitas vezes.

O passageiro traz, regularmente, volumes de mão.

Chega o comboio a destino e ha que sahir d'elle immediatamente porque, em geral, o mesmo material começa logo a receber passageiros que partem logo que se desengata a machina da frente e se engata outra na cauda, o que é questão de 5 minutos.

O passageiro, pois, desalojou tudo para a gare e tem que ir receber os volumes da bagagem á porta do compartimento.

Ora como em Inglaterra os *pick pockets* (gatunos) não faltam, a ponto que em cada canto das estações se vê um aviso aos passageiros para que se previnam contra elles, resulta que o viajante não sabe se hade cuidar dos volumes de mão, se assistir á sahida da bagagem. O que lhe vale é que em todas as estações finaes os trens entram na gare, do outro lado da plataforma em em que entram os comboios.

Este systema, que já se vae usando na França e na Belgica, permite que as bagagens saiam directamente do comboio para o trem, ou vice-versa, mas ha casos em que a plataforma da chegada ou partida fica distante, porque as estações teem 6, 10 e mais vias, umas destinadas ás grandes linhas, outras para o serviço dos suburbios, visto que todas as companhias, além dos seus comboios de grandes percursos, fazem serviço su

burbano por combois ligeiros, successivos e que param em muitos apeadeiros a pequenas distancias.

N'estes comboios curtos não se admittem bagagens, mesmo nos grandes comboios, a bagagem de mão tem que limitar-se a volumes leves e pequenos, unicos que, segundo uma prevenção pintada no varão das rodas das carruagens, são admittidos. Outras prevenções se acham muito repetidas nas carruagens: taes como as de que não se devem pôr os pés sobre as almofadas, de que não se deve abrir a porta antes do comboio estar parado, etc.

Isto constitue o systema, nas linhas estrangeiras, de esclarecer tudo por meio de letreiros o que é excellente para o publico e tambem para as administrações que poupam o seu pessoal a continuas perguntas dos passageiros.

E questão, esta, a que terei de voltar.

Assembléa Geral da Companhia Real

Realizou-se no dia 29, a assembléa geral ordinaria d'esta companhia, presidindo o sr. Pereira de Carvalho, sendo escrutinadores os srs. Luiz B. da Silva Mello como representante do sr. Biester, e Manuel José Monteiro, os dois maiores accionistas presentes e secretario o sr. Diogo Patrone. Estiveram presentes 61 accionistas representando 13.411 acções.

Lido o relatorio do conselho fiscal, que é do theor seguinte:

Srs. Accionistas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.—Pelo Conselho d'Administração da nossa Companhia, foram nos apresentados, no cumprimento da parte do art. 60.º dos estatutos, o *balanço*, o *inventario* e a *conta de ganhos e perdas*, referentes ao anno de 1894. Examinando o vosso Conselho Fiscal estes documentos, achou-os regularmente organisados, no que é possível já, d'accordo com o *convenio* e entende que merecem a vossa approvação.

Quanto aos actos de gerencia, só nos compete julgar os relativos aos dias entre 18 e 31 do preterito dezembro, pois foi no primeiro d'esses dias, que os actuaes corpos gerentes tomaram posse dos seus cargos. N'esses dias ha apenas os primeiros factos da execução do convenio e para elles pedimos a vossa approvação.

Do que anteriormente se passou, não nos compete julgar, pois tudo se entende tacitamente legalizado pela homologação, em virtude da sentença do meretissimo juiz do Tribunal do Commercio de Lisboa, com data de 11 de outubro de 1894, do *Convenio* em que se mostraram concordados todos os interesses.

N'esta conformidade temos a honra de vos propôr:

1.º—Que considereis bem arrumadas as contas com que se fechou a nossa escripturação no dia 31 de dezembro de 1894;

2.º—Que approveis os actos de gerencia comprehendidos entre 18 e 31 de dezembro do mesmo anno.

Lisboa, 1 de julho de 1895.—Dr. Antonio Centeno, Alfredo Mendes da Silva, Manuel José Monteiro, Manuel J. Alves Diniz, João Lobo Sant'Iago Gouveia e Francisco Teixeira de Queiroz.

Este parecer foi approvedo sem discussão, interrompendo-se a sessão para se lavrar a acta, que foi tambem approvada.

O relatorio a que o parecer se refere é o que hoje publicamos na seccção respectiva, completando-o as contas da gerencia dos ultimos trez annos que daremos nos numeros seguintes.

Com este relatorio foram tambem distribuidos aos accionistas mais trez folios *Relatorio e contas da exploração e construcção das linhas e obras a cargo da companhia*, apresentado pela Direcção Geral da Companhia, exercicio de 1892, idem de 1893 e idem de 1894—documentos que não reproduziremos pela sua extensão, mas de que respigaremos interessantes dados sobre a exploração d'esta rede.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1895.

Na quinzena que hoje finda a situação do nosso mercado financeiro, que de ha certo tempo a esta parte mais accentuadamente entrou n'uma phase de hesitação e de retrahimento, não se modificou. Mantidas as causas externas e internas d'esse mal estar, que contrastam singularmente com os optimismos, que muitos querem vêr nas cousas economicas portuguezas, claro é que se não modificaram os seus effeitos.

Nos ultimos dias falou-se insistentemente na imminencia de uma resolução governativa, com referencia a uma concessão recentemente adjudicada e que parece não ser possível tornar viavel, por causas supervenientes, tendo-se produzido factos que determinariam a rescisão do contracto em que essa concessão se baseava, por falta de cumprimento de clausulas importantes d'esse mesmo contracto, para o que havia sido consultada a procuradoria geral da corôa.

A natural reserva que estes assumptos impõem, fazem com que não possamos ser mais claros, esperando contudo que na proxima revista já se tenha aclarado tudo ou estabelecendo-se um *modus vivendi* que salvguarde todos os legitimos interesses envolvidos n'esta questão ou então rescindindo-se o contracto, como se diz ter sido parecer unanime dos fiscaes da corôa. A questão não tem, a nosso vêr, uma importancia capital e não poderá influir por uma forma sensível na situação.

São conhecidos os resultados do apuramento geral das receitas alfandegarias do paiz no anno economico de 1894-95. Essas receitas elevaram-se a 12.530 contos, mais 327 do que no anno economico de 1893-94. Este augmento representa para os créditos externos mais 40,9 p. c.

O dinheiro não tem escasseado, mas a procura tem sido pequena. O Banco de Portugal manteve inalteravel a sua taxa de desconto de 6 p. c. As inscrições conservam-se firmes entre 35,60 e 35,90. Não houve operações no paiz sobre a divida externa consolidada. Tiveram regular procura as obrigações de 1888 de 4 p. c., mantendo-se ao preço de 15,900 réis. De obrigações prediaes ha falta de papel, apesar das boas offertas. As de 6 p. c. cotam-se a 94,000 réis e as de 5 p. c. a 88,500 réis. As acções do Banco de Portugal cotaram-se a 120,000 e 120,500 réis, as do Lisboa & Açores a 103,500 réis, as do Commercial de Lisboa a 101,200 réis, as do Banco Ultramarino a 53,700 réis.

As cotações cambiais melhoraram um pouco por falta de procura, chegando a não haver compradores de cheque a 42 ³/₄. As noticias do Brazil continuam a ser de mole e a não inspirarem confiança. O cambio continua excellente. Não tem havido exportação apreciavel de ouro.

Trabalha-se activamente na organização de varias empresas colonias. Para a constituição d'uma grande companhia, destinada a explorar os terrenos concedidos em 1894 ao sr. Roberto Ivens, estão já disponiveis em Paris todos os capitais necessarios. A constituição da companhia depende, porém, d'um acto governativo que modifique a situação creada a todos os concessionarios de terrenos pelo decreto que tornou todas as concessões feitas, dependentes da sancção parlamentar, o que é impraticavel desde que não ha parlamento. Parece que o sr. ministro da marinha não está longe da ideia de fazer qualquer coisa n'esse sentido. Na praça já está quasi todo subscripto o capital para a formação d'um syndicato agricola destinado a explorar uma vasta zona de terrenos na ilha do Principe. A frente d'esta empresa estão os conhecidos e considerados negociantes e agricultores de S. Thomé, srs. Francisco Mantero e Jeronymo Carneiro.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

| | Dinh. | Papel | | |
|--------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------|--|
| Londres 90 d/v... | 42 ¹ / ₄ | 42 ³ / ₁₆ | Desconto no Ban- | |
| " cheque... | 42 ¹ / ₁₆ | 42 | co de Portugal. | 6 ⁰ / ₁₀ |
| Paris 90 d/v..... | 675 | 676 | No mercado..... | 5 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ |
| " cheque..... | 679 | 680 | Agio Buenos Ay- | |
| Berlin 90 d/v.... | 275 | 276 | res | 241 |
| " cheque... | 278 | 279 | Cambio Brazil... | 10 ³ / ₄ |
| Francfort 90 d/v.. | 275 ¹ / ₂ | 276 ¹ / ₂ | Premio libra.... | 1 ⁰ / ₁₈₀ |
| " cheque... | 278 ¹ / ₂ | 279 ¹ / ₂ | | |
| Madrid cheque... | 960 | 965 | | |

Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

| JULHO | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 29 | 30 | 31 |
| Bolsa de Lisboa: | | | | | | | | | | | | | | |
| Inscrições assent. | 35,85 | 35,92 | 35,90 | 35,95 | 35,85 | 35,85 | 35,83 | 35,85 | 35,80 | 35,75 | 35,77 | 35,93 | 35,85 | 35,80 |
| » coupon. | 35,80 | 35,90 | 35,80 | 35,90 | 35,80 | 35,85 | 35,85 | 35,85 | - | 35,75 | - | - | 35,85 | 35,80 |
| Divida externa. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. 4 1/2 0/0 1888, premios. | - | 16.100 | - | - | - | - | - | 15.900 | - | - | 15.900 | - | 15.900 | - |
| » 4 1/2 0/0 1888 assent. | 48.500 | - | - | - | - | - | - | 48.500 | 48.500 | - | 48.700 | - | 48.800 | 48.900 |
| » 4 0/0 1890 coupon. | - | - | - | - | - | - | 42.700 | 42.900 | 42.900 | 43.000 | - | - | - | - |
| » 4 1/2 0/0 88-89 assent. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Tabacos coupon. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ações B. de Portugal. | 119.500 | - | 119.500 | 120.000 | 120.000 | - | 120.000 | 120.000 | 120.000 | 120.500 | 120.500 | 121.000 | 122.000 | 122.000 |
| » » Commercial. | - | - | - | - | 101.200 | 101.200 | 101.200 | - | - | - | - | - | - | - |
| » » N. Ultramarino. | - | 54.000 | - | 54.000 | - | - | - | 53.700 | 53.700 | - | - | - | - | - |
| » Tabacos coupon. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 65.000 |
| » Comp. Real. | - | - | - | 10.600 | 10.500 | 10.500 | - | - | - | 10.500 | 10.500 | - | - | - |
| Obrig. prediaes 6 0/0. | - | - | 93.500 | - | 93.300 | 93.500 | - | - | 93.600 | 94.000 | - | - | 93.600 | 94.000 |
| » » 5 0/0. | 90.300 | 90.500 | 88.500 | 90.500 | 90.100 | - | - | - | - | - | - | - | - | 91.000 |
| » Comp. Real 3 0/0. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » C. Nacional. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Atravez Africa. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 76.500 |
| Bolsa de Paris: | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 0/0 portuguez. | 26,50 | 26,62 | 26,37 | 26,43 | 26,25 | 26,18 | 26,12 | 25,93 | 26 | 26,12 | 26,25 | 26,18 | 26,25 | 26,87 |
| Ações Comp. Real. | 43 | 44 | 44 | 44 | 44 | - | - | - | - | - | - | 45 | 45 | - |
| » Madrid-Caceres. | 46 | 46,25 | 46 | - | - | 46 | - | - | - | - | - | - | 46 | - |
| » Norte de Hespanha. | 86 | 88 | 86 | 85 | 85 | 85 | 82 | 82 | 83 | 84,50 | 83 | 83 | 83 | - |
| » Mad. Zaragoza. | 132 | 132 | 131 | 131 | 125 | 120,50 | 122 | 116 | 122 | 125 | - | - | - | - |
| » Andaluzes. | 153 | - | - | 155 | 150 | 150 | 147,50 | 136 | 134,50 | 135,50 | - | - | - | - |
| Obrig. Comp. Real. | 130 | 130 | 128 | 132 | 132 | 131 | 131 | 132 | 131 | 131 | 131 | 130 | 131 | - |
| » C. Beira Alta. | 72,50 | 72,50 | 72,50 | 74 | 73 | 74 | - | 72,50 | 72,50 | - | - | - | - | - |
| » Madrid-Caceres. | 148 | 135 | 132,50 | 135 | 140 | - | 139 | 140 | 137 | - | 138,50 | 140 | 136,50 | - |
| » N. Hesp. (1.ª hyp.). | 222 | 222,25 | 223 | 224 | 222,50 | 222 | 221,75 | 222 | 221,25 | 221 | - | - | - | - |
| Bolsa de Londres: | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 0/0 portuguez. | 26,50 | 26,37 | 26,37 | 26,37 | 26,25 | 26,25 | 26,12 | 26 | 26,12 | 26,12 | 26,12 | 26,12 | 26,25 | 26,50 |
| Obrig. Atravez Africa. | 72 | 72 | 67 | 67 | 67 | 67 | 67 | 67 | 67 | 67 | 67 | 67 | 67 | - |
| Amsterdam: | | | | | | | | | | | | | | |
| Obrig. Atravez Africa. | 67,50 | 67,50 | 65,75 | 65,75 | - | - | - | 67,25 | 67 | - | - | - | - | - |
| Bruxellas: | | | | | | | | | | | | | | |
| Obrig. Atravez Africa. | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | - |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas | | Periodo de exploração | RECEITAS NO PERIODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | |
|---|--------------|-----------------------|---------------------|-----------------|-------------------|----------|-----------------|-------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|------------|
| | | | 1895 | | | 1894 | | | Totaes | | Differença a favor de | |
| | | | Kil. | Totaes | Kilome- tricas | Kil. | Totaes | Kilome- tricas | 1895 | 1894 | 1895 | 1894 |
| COMPANHIA REAL | Antiga rede | 25 1 Julho | 690 | Réis 67:656.000 | Réis 98.052 | 690 | Réis 51:395.283 | Réis 74.485 | Réis 1.355:384.000 | Réis 1.251:678.180 | Réis 103.705.820 | - |
| | » enova não | 2 8 " " | " | 61:512.000 | 89.147 | " | 57:884.575 | 83.890 | 1.416:896.000 | 1.309:562.755 | 107.333.245 | - |
| | » garantida. | 9 15 " " | " | 61:266.000 | 88.791 | " | 57:884.575 | 83.890 | 1.478:162.000 | 1.367:447.330 | 110.714.670 | - |
| | Nova rede | 25 1 Julho | 380 | 7:080.000 | 18.631 | 380 | 6:291.317 | 16.577 | 150:480.000 | 140:486.149 | 9:993.851 | - |
| | » garantida. | 2 8 " " | " | 7:467.000 | 19.650 | " | 7:246.407 | 19.069 | 157:947.000 | 147:732.556 | 10:214.444 | - |
| | » " | 9 15 " " | " | 7:400.000 | 19.210 | " | 7:246.407 | 19.069 | 165:347.000 | 154:978.963 | 10:368.037 | - |
| Sul e Sueste. | | 18 24 Junho | 475 | 17:579.000 | 37.008 | 475 | 16:817.260 | 35.404 | 314:245.880 | 308:967.085 | 5:278.795 | - |
| Minho e Douro. | | 26 1 Abril | 353 | 16:700.999 | 47.311 | 353 | 16:217.526 | 46.026 | 201:857.529 | 217:184.533 | - | 15:327.004 |
| » " | | 2 8 " " | " | 21:278.256 | 60.268 | " | 17:181.358 | 48.672 | 223:135.785 | 234:365.891 | - | 11:230.106 |
| » " | | 9 15 " " | " | 18:133.959 | 51.370 | " | 15:181.585 | 43.007 | 241:269.744 | 249:547.476 | - | 8:277.732 |
| Beira Alta. | | 25 1 Julho | 253 | 7:123.267 | 28.155 | 253 | 6:888.457 | 26.832 | 134:655.284 | 124:380.816 | 10:274.468 | - |
| » " | | 2 8 " " | " | 5:040.068 | 19.921 | " | 5:353.876 | 21.162 | 139:695.352 | 129:734.692 | 9:960.660 | - |
| Nacional (Mi- randella e Vi- zeu). | | 4 10 Junho | 105 | 1:314.808 | 12.521 | 105 | 1:338.622 | 12.748 | 26:423.577 | 24:967.196 | 1:456.381 | - |
| » " | | 11 17 " " | " | 1:312.866 | 12.503 | " | 1:035.652 | 9.863 | 27:736.443 | 26:002.848 | 1:733.595 | - |
| Guimarães. | | 21 27 Maio | 34 | 1:322.565 | 38.898 | 34 | 1:185.365 | 34.863 | 22:608.864 | 22:833.838 | - | 224.974 |
| » " | | 28 3 Junho | " | 1:477.167 | 43.446 | " | 1:355.728 | 39.874 | 24:086.031 | 24:189.566 | - | 103.535 |
| » " | | 4 10 " " | " | 1:472.710 | 43.315 | " | 1:420.120 | 41.768 | 25:558.741 | 25:609.686 | - | 50.945 |
| Norte de Hesp- anha. | | 24 30 Junho | 3656 Ps. | 1:602.807 Ps. | 438 | 3393 Ps. | 1:642.492 Ps. | 464 Ps. | 37:259.812 Ps. | 40:952.760 | - | 3:692.948 |
| » " | | 1 7 Julho | " | 1:869.180 | 511 | " | 1:871.085 | 529 | 39:128.993 | 42:823.845 | - | 3:694.852 |
| » " | | 8 14 " " | " | 1:891.968 | 517 | " | 1:892.710 | 535 | 41:020.962 | 44:716.556 | - | 3:695.594 |
| Madrid — Zara- goza — Alican- te. | | 2 8 Julho | 2927 | 1:026.615 | 350 | 2672 | 944.500 | 353 | 26:143.330 | 26:743.756 | - | 600.426 |
| » " | | 9 15 " " | " | 993.546 | 339 | " | 934.101 | 349 | 27:136.877 | 27:677.858 | - | 540.981 |
| Andaluzes. | | 25 1 Julho | 894 | 328.865 | 367 | 894 | 316.013 | 353 | 7:490.521 | 7:458.469 | 32.052 | - |
| Zafra a Huelva. | | 9 15 Julho | 180 | 62.458 | 346 | 180 | 50.175 | 279 | 1:341.173 | 1:364.526 | - | 23.353 |
| » " | | 16 22 " " | " | 34.612 | 192 | " | 58.967 | 327 | 1:375.786 | 1:423.494 | - | 47.708 |

LINHAS PORTUGUEZAS

De Pretoria a Lourenço Marques. — O presidente da república do Transvaal, sr. Krüger, visitou por ocasião da inauguração do caminho de ferro de Pretoria a nossa cidade de Lourenço Marques, sendo-lhe offerecido um *lunch* a bordo da corveta *Rainha de Portugal* e um banquete no palacio do governo.

Caminho de ferro do Mormogão. — O rendimento d'este nosso caminho de ferro indiano durante o primeiro trimestre do corrente anno foi de 55:419\$461 réis, sendo a despesa no mesmo periodo de 33:790\$436 réis.

Foi de 80.877 o numero de passageiros transportados.

A tracção electrica no Porto. — Progridem dia a dia os trabalhos iniciados pela Companhia Carris de Ferro do Porto, para a tracção de carros por meio da electricidade na rua da Restauração e na linha marginal, constando que as experiencias se farão nos fins do corrente mez.

Na rua da Restauração e na margem até á Arrabida já estão collocados os postes metallicos para o cabo electrico.

Os carris estão sendo substituidos por outros de aço mais sólidos, soffrendo modificação as curvas da linha.

Vão adiantadas as obras de construcção do edificio na Arrabida, onde serão installadas as officinas para a tracção electrica, tendo já começado o assentamento das caldeiras e machinas.

Nas officinas da Companhia Carris de Ferro foram construidas tres carruagens para o serviço da linha marginal.

Teem todos um magnifico apparelho que serve de para-raios, e para a illuminação possuem tres lampadas electricas no interior e duas no exterior, e, se por qualquer eventualidade faltar a luz, ficam as de stearina como as dos carros actuaes.

Cada uma das novas carruagens pesa 6.000 kilos e comporta 30 passageiros, tendo os estribos tres degraus, em razão de serem um pouco mais altos por causa do machinismo.

Linha urbana do Porto. — Continuam com grande actividade, segundo nos dizem do Porto, os trabalhos de expropriação de varios prédios precisos para a construcção da estação central de S. Bento.

Loanda a Ambaca. — O caminho de ferro de Loanda a Ambaca rendeu, durante o primeiro trimestre de 1895, 49:671\$620 réis, tendo sido transportados durante esse periodo 13.480 passageiros e 3.800 toneladas de mercadorias.

O novo horario. — A secção dos horarios da *Gazeta*, está já devidamente alterada, incluindo o novo serviço de comboios que começa hoje nas linhas do Minho e Douro.

O caminho de ferro da Beira. — A Companhia South Africa vae construir com a maior brevidade possivel a linha entre Manica, Mutari e Salisbury.

A companhia do caminho de ferro da Beira está proseguindo na conclusão da linha ferrea de Chimoio até a fronteira, e uma outra companhia, composta de capitalistas francezes e inglezes, vae construir a parte d'esta via ferrea comprehendida entre Fontesvilla e a Beira.

De Guimarães a Famalicão. — Está resolvida a construcção da linha americana de tracção a vapor entre Guimarães e Famalicão, estando nomeada uma comissão especial para estudar as bases do contracto.

LINHAS HESPAÑOLAS

Murcia a Granada. — Devem começar em setembro proximo os trabalhos da construcção do caminho de ferro de Murcia a Granada, na secção comprehendida entre Granada e Baza.

Andujar a Torredonjimeno. — No congresso hespanhol foi apresentada uma proposta para se auctorizar a concessão de um caminho de ferro que partirá da estação de Andujar a entroncar na de Torredonjimeno com a linha de Puente Genil a Linares. Tambem ao referido congresso foi apresentado, pelo sr. duque de Tames, um projecto de lei sobre a concessão de um caminho de ferro de Salamanca a Ledesma e seu prolongamento até enlaçar com a linha de Salamanca a Portugal.

Linares-Almeria. — Os representantes da companhia concessionaria estão em Sevilha tratando de vê se conseguem auctorização official para abrir já á exploração as secções de Baeza a Proprios e de Guadix a Almeria, que medem 100 kilometros.

Caminho de ferro militar. — Foi resolvido pelo governo hespanhol que fique a cargo do batalhão dos caminhos de ferro, a parte da linha comprehendida entre Madrid e Villaviciosa de Odón, podendo esta auctorização tornar-se extensiva a outras secções do caminho de ferro de Madrid a San Martin de Valdeiglesias e seu prolongamento até San Esteban, na provincia de Salamanca.

Alcañiz a Puebla de Híjar. — Está concluida esta linha, tendo sido já examinada por peritos officiaes que a deram apta para todo o serviço publico. Falta só auctorização do governo para se dar começo á exploração.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A companhia do Oeste pediu auctorização ao governo para construir uma nova linha entre Courcelles-Ceinture, Passy e o Campo de Marte, onde se realizará a futura exposição de 1900. A linha medirá pouco mais de 5 kilometros e comprehenderá entre outras as seguintes obras d'arte: uma ponte metallica de 13 metros sobre a rua Dufrenay, um viaducto de 35 metros entre Guillon e Passy e outro de 250 metros sobre o Sena. Em todo o percurso haverá apenas uma estação intermedia.

O orçamento de toda a obra está calculado em 23 milhões de francos.

BELGICA

O caminho de ferro do Congo a Stanley-Pool está concluido até o kilometro 105. Esta linha está sendo regularmente explorada desde Matabi, ponto terminus da navegação maritima, até Lufú, a 82 kilometros da costa. De Lufú para o interior os transportes são feitos ás costas dos negros.

O pessoal empregado nas obras do caminho de ferro é composto de 183 europeus e 3.244 negros.

ALLEMANHA

O municipio de Berlim auctorizou a construcção de um caminho de ferro electrico aereo e a substituição da tracção animal pela electrica nos tremvias da cidade.

SUISSA

A Suissa está tratando com o governo da Italia de estabelecer um convenio internacional que regule a construcção e exploração do caminho de ferro projectado sob o monte Simplon, o qual ligará as linhas ferreas do Jura-Simplon com as linhas da companhia italiana do Mediterraneo. O tunnel Simplon medirá 19.730 metros de comprimento, sendo 8.230 metros em territorio italiano.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração

Apresentado á Assembleia Geral ordinaria
de 29 de julho de 1895

Senhores. — O Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem a honra de apresentar á assembléa geral dos srs. accionistas d'esta Companhia os relatorios e contas da exploração e obras a cargo da mesma Companhia, relativamente aos exercicios de 1892, 1893 e 1894.

Tendo os actuaes corpos gerentes da mesma Companhia, eleitos ou nomeados segundo as disposições do convenio, homolo-

gudo por sentença do meritíssimo juiz do tribunal de Commercio de Lisboa de 11 de outubro de 1894, começado a sua gerencia ao findar o anno proximo passado, nenhuma responsabilidade tem pelos actos de administração da Companhia nos annos a que as referidas contas se reportam, contas que, aliás arrumadas de conformidade com a nossa escripturação, foram coordenadas e vão assignadas pelo distincto engenheiro o sr. Manuel Affonso de Espregueira, hoje nosso engenheiro consultor, e que, durante o periodo de que se trata, foi o Director geral da nossa Companhia.

O Conselho teve, porém, occasião de verificar que, ao ser coordenado recentemente o balanço do activo e passivo da Companhia em 31 de dezembro de 1894, nenhuma modificação fôra realizada na escripturação d'ella, que importasse qualquer alteração no seu activo ou passivo, excepto a resultante da execução stricta das disposições do convenio acima mencionado, homologado por sentença de 11 de outubro de 1894.

Vão como de costume coordenadas essas contas de forma a que da sua leitura e exame se possa fazer ideia cabal da situação da Companhia, apresentando-se não só os documentos que, em anteriores relatorios, eram sujeitos ao exame d'esta assembléa, mas ainda outros para mais cabal apreciação das gerencias de que se trata.

E ainda n'este intuito de prestar a todos os interessados a maior somma de documentos sobre a administração da Companhia, o Conselho fez tambem coordenar, pelo nosso serviço da Contabilidade, mappas do movimento da Caixa em cada um dos referidos tres annos, e dos quaes se vê qual foi, n'essas epochas, a importancia dos fundos recebidos e a applicação que aos mesmos fundos foi dada pelas administrações que tiveram a responsabilidade das gerencias.

A assembléa dos srs. accionistas apreciará esses documentos como em sua alta sabedoria entender, de accordo com o preceituado nos nossos novos estatutos approvados por alvará de 30 de novembro de 1894.

Posto que os actos da nossa gerencia, relativamente ao anno corrente de 1895, devam constar do relatorio e documentos d'essa gerencia a apresentar-vos na assembléa geral ordinaria do anno de 1896, o Conselho julga do seu dever dar-vos noticia de que a divida fluctuante da Companhia se acha toda resgatada, em nosso poder os penhores que tinha uma parte d'essa divida e que todos os actos necessarios para se chegar a esse resultado foram realizados sem nenhuns embaraços da parte dos nossos crédores.

Creadas segundo o convenio 197.343 obrigações privilegiadas do 1.º grau de 3 % representadas por 2.967 titulos provisionarios numerados de 1 a 2.967 com os tres primeiros coupons semestraes (1.º e 2.º semestre de 1894 e 1.º de 1895) foram applicadas e entregues em virtude do mesmo convenio, como se segue:

As Companhias Hespanholas para resgatar todos os encargos contrahidos pela Companhia Real relativamente ás linhas da Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal, da Companhia dos Caminhos de Ferro d'Oeste de Hespanha e a Companhia do Gran Central Español (alíneas (a) e (b) do art. 2.º da base 5.ª do citado convenio) os titulos provisionarios n.ºs 1 a 641, representativos das obrigações n.ºs 1 a 63.714. 63.714

Aos crédores da divida fluctuante conforme a alínea (e) do § 2.º da base 5.ª do convenio:

Em 8 de janeiro ultimo a casa Fonsecas, Santos & Vianna, em pagamento do seu credito liquido, de réis 669.544.004, 351 titulos provisionarios n.ºs 1:502 a 1:550, 1:552 a 1:640, 1:642 a 1:690, 1:692 a 1:835, representativos das obrigações n.ºs 143:222 a 148:121, 148:222 a 151:201, 151:222 a 151:711, 151:722 a 152:205 (segundo escriptura da mesma data lavrada nas notas do tabellião Cardoso) 8.854

Em 24 do mesmo mez de janeiro á Sociedade Geral Agricola e Financeira de Portugal, em pagamento do seu credito liquido, de réis 421.610.475, 57 titulos provisionarios n.ºs 2:452 a 2:508, representativos das obrigações n.ºs 169:988 a 175:562 (segundo escriptura da mesma data, lavrada nas notas do tabellião Cardoso) 5.575

Em 24 de janeiro ultimo a mesma Sociedade Geral Agricola Financeira de Portugal, como possuidora n'essa data do credito de réis 35:307.309 de Fortunato Chamiço Junior, em virtude do endosso que este senhor lhe fez da promissoria n.º 772 d'esta companhia,

A transportar. 14.429 63.714

Transporte. 14.429 63.714

10 titulos provisionarios n.ºs 2:440 a 2:449, representativos das obrigações n.ºs 169.520 a 169.985 (segundo escriptura da mesma data, lavrada nas notas do tabellião Cardoso) 466

Em 29 de janeiro ultimo ao Monte-Pio Geral, em pagamento do seu credito liquido, de réis 324.196.090, 69 titulos provisionarios n.ºs 2:365 a 2:426, 2:428 a 2:431, 2:434, 2:436 e 2:437, representativos das obrigações n.ºs 165.146 a 169.345, 169.396 a 169.475, 169.506 a 169.510, 169.516 e 169.517 (segundo escriptura da mesma data, lavrada nas notas do tabellião Cardoso) 4.287

Em 4 de fevereiro aos Empreiteiros da Beira Baixa, em pagamento do seu credito, liquido nos termos do citado convenio, de réis 1.393.913.048, 236 titulos provisionarios n.ºs 2:510 a 2:745, representativos das obrigações n.ºs 175.573 a 194.007 (segundo escriptura da mesma data, lavrada nas notas do tabellião Cardoso) 18.435

Em 7 do mesmo mez de fevereiro ao Banco Lisboa & Açores, em pagamento do seu credito de réis 513.361.885, 131 titulos provisionarios, n.ºs 1:370 a 1:450, 1:453 a 1:501 e 1:961, representativos das obrigações n.ºs 136.433 a 143.152, 143.173 a 143.221, 162.458 a 162.477 (segundo escriptura da mesma data, lavrada nas notas do tabellião Cardoso) 6.789

Em 9 ainda do dito mez de fevereiro ao Banco de Portugal, em pagamento do seu credito liquido, de réis 775.899.687, 105 titulos provisionarios n.ºs 1:451, 1:858 a 1:960 e 1:962, representativos das obrigações n.ºs 143.153 a 143.162, 152.208 a 162.457 e 162.478 (segundo escriptura da mesma data, lavrada nas notas do tabellião Cardoso) 10.261

Em 12 do citado mez de fevereiro ao Banco Commercial de Lisboa, em pagamento do seu credito liquido de réis 201.003.107, 397 titulos provisionarios n.ºs 1:966 a 2:198, 2:201 a 2:363, representativos das obrigações n.ºs 162:482 a 164:976, 164:982 a 165:144 (segundo escriptura da mesma data, lavrada nas notas do tabellião Cardoso) 2.658

Em 6 de abril ultimo ao Governo Portuguez, em pagamento de seu credito de réis 5498.385.172, 728 titulos provisionarios n.ºs 642 a 1:369, representativos das obrigações n.ºs 63.715 a 136.432 (segundo escriptura da mesma data, lavrada nas notas do tabellião Cardoso) 72.718

Em 25 de maio ultimo ao Merchant Banking, em pagamento do seu credito de réis 155.036.212, 205 titulos provisionarios n.ºs 2:759 a 2:963, representativos das obrigações n.ºs 195.290 a 197.339 (segundo escriptura da mesma data, lavrada nas notas do tabellião Cardoso) 2.050 132.093

A comissão administrativa de nossa Caixa de Reformas e Pensões do pessoal d'esta Companhia Real conforme a alínea (d) do § 2.º da base 5.ª do convenio:

No dia 1 de julho ultimo foram entregues 13 titulos provisionarios n.ºs 2:746 a 2:758, representativos das obrigações n.ºs 194.008 a 195.289 (segundo recibo da mesma data passado pela refetida Comissão) 1.282

Como a existencia em carteira de titulos provisionarios de 3 % privilegiados de 1.º grau é representada n'essa data por:

20 titulos provisionarios n.ºs 1:551, 1:641, 1:691, 1:856, 1:857, 2:509, 2:450, 2:451, 2:427, 2:432, 2:433, 2:435, 2:438, 2:439, 1:452, 1:963 a 1:965, 2:200 e 2:364, representativos das obrigações n.ºs 148.122 a 148.221, 151.202 a 151.221, 151.712 a 151.721, 152.206, 152.207, 175.563 a 175.572, 169.986, 169.987, 169.346 a 169.395, 169.476, a 169.505, 169.511 a 169.515, 169.518, 169.519, 143.163 a 143.172, 162.479 a 162.481, 164.977 a 164.981 e 165.145 250

4 titulos n.ºs 2:964 a 2:967, representativos das obrigações n.ºs 197.340 a 197.343 4 254

Dá o numero total das obrigações creadas 197.343

Das 254 obrigações privilegiadas do 1.º grau, que existem em carteira, 250 representam os juros superiores a 5 % que tinham sido abonados a diferentes credores, que os devolveram em virtude do convenio, na importancia total de réis 18.797\$576; e as 4 restantes são destinadas ao resgate das cautellas de minimos entregues aos seguintes credores, a saber:

| | |
|---|--------|
| N.º 1 a Fonecas, Santos & Vianna | 310,48 |
| | 315 |
| N.º 2 á Sociedade Geral Agricola e Financeira de Portugal | 304,23 |
| | 315 |
| N.º 3 a esta mesma Sociedade | 300,24 |
| | 315 |
| N.º 4 ao Monte-Pio Geral | 195,91 |
| | 315 |
| N.º 5 aos Empreiteiros da Beira Baixa | 20,50 |
| | 315 |
| N.º 6 ao Banco de Lisboa & Açores | 130,48 |
| | 315 |
| N.º 7 ao Banco Commercial de Lisboa | 108,94 |
| | 315 |
| N.º 8 ao Banco de Portugal | 183,09 |
| | 315 |
| N.º 9 ao Merchant Banking | 130,86 |
| | 315 |

As 107.343 obrigações de 3 %, privilegiadas do 1.º grau, juntas ás 14.867 obrigações do mesmo typo, que ainda não foram creadas e que são destinadas á reserva extraordinaria segundo a alinea (e) do § 2.º da base 5.ª do referido convenio, prefazem as 212.210 obrigações a que se refere o dito § 2.º da alludida base 5.ª

Com a maior satisfação annunciamos á assembléa que as nossas receitas, bastante hesitantes no principio da gerencia de 1895, em consequencia da prolongada invernía, tem agora melhorado apreciavelmente, de modo que os resultados da exploração, nas primeiras 26 semanas d'este anno, são muitos superiores ás correspondentes do anno de 1894, como se verá da seguinte nota:

Receita illiquida da exploração

| | 26 semanas de 1894 | 26 semanas de 1895 | Diferença de 1895 |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| Passageiros | 639.425\$131 | 684.441\$000 | 45.015\$869 |
| Grande velocidade .. | 113.347\$213 | 113.482\$000 | 134\$787 |
| Pequena velocidade .. | 639.391\$985 | 707.941\$000 | 68.549\$015 |
| | 1.392.164\$329 | 1.505.864\$000 | 113.699\$671 |

Em todos os grupos ha augmento: é porém maior na pequena velocidade o que, demonstrando até certo ponto, melhora da situação economica, demonstra tambem o zelo da nossa Direcção Geral em aproveitar todos os elementos de facilidade nos transportes, com o que accrescentando-se os recursos effectivos da nossa Companhia se contribue para o desenvolvimento commercial do paiz.

Lisboa, 1 de julho de 1895.

Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes
O PRESIDENTE DO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO
Antonio Maria Pereira Carrilho.

N. B. — O parecer do conselho fiscal é o que reproduzimos na pagina 232 no artigo sobre a assembléa.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 40.000 travessas de pinho e 10.000 de carvalho

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 23 de setembro do corrente anno, á 1 hora da tarde, no governo civil do Porto, e perante o excellentissimo governador civil, se hade proceder ao concurso publico para a adjudicação do fornecimento de travessas de pinho e carvalho para os caminhos de ferro do Minho e Douro, para tres annos, na razão de 40.000 travessas de pinho e 10.000 de carvalho em cada anno.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação é de réis 1:850\$000 e o definitivo será de 3:600\$000 réis.

As condições de arrematação e o caderno de encargos relativo a este fornecimento podem ser examinados em todos os dias uteis desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na secção do expediente do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã.

Porto, 19 de julho de 1895.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 38 carris para espadilhas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 1 de agosto proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de trinta e oito carris para espadilhas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 12\$500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo ou seja 5 % da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 18 de julho de 1895.

Fornecimento d'oleos mineraes

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 14 de agosto proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de oleos mineraes.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 120\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 4 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 23 de julho de 1895.

Fornecimento de chapas tubulares de cobre para locomotivas

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 10 de agosto proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de chapas tubulares de cobre para locomotivas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 12\$500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 25 de julho de 1895.

Fornecimento de 1.500 kilogrammas de metal branco

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 7 de agosto proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 1.500 kilogrammas de metal branco.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 26 de julho de 1895.

Fornecimento de 14.000 toneladas metricas de carvão de pedra

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 31 de agosto proximo, perante o ex.º governador civil do districto de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 14.000 toneladas metricas de carvão de pedra.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 1:610\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 29 de julho de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de artigos de estofa para carruagens

No dia 21 de agosto, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos d'estofa para carruagens.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens em Santa Apolonia todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28 rue de Chateaudun.

Lisboa, 19 de julho de 1895.

Fornecimento de materiaes

No dia 5 de agosto pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes quatro lotes:

- Lote n.º 1 — Filleli para bandeiras.
- » » 2 — Canastras para carvão.
- » » 3 — Archotes.
- » » 4 — Carvões e lampadas para luz electrica.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens em Santa Apolonia todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 20 de julho de 1895.

Serviço de via e obras

Tarefa n.º 48

Fornecimento de 10.000 metros cubicos de pedra britada

Base de licitação, 318 réis o metro cubico

Deposito provisorio, 50.000 réis

Pela 1 hora da tarde do dia 7 d'agosto proximo futuro, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas, para o fornecimento de 10.000 metros cubicos de pedra britada, proveniente das pedreiras de Chão de Maças, entre os kilometros 126 e 128 da linha do Norte.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço da via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias não santificados, desde as 9 horas e meia da manhã, até ás 4 e meia da tarde.

Lisboa, 20 de julho de 1895.

Fornecimento de massaroquinha

No dia 21 de agosto, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 24.000 kilogrammas de massaroquinha branca e 12.000 de côr.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 20 de julho de 1895.

Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL
Pedir a "MARCA NAVIO,"
VERDADEIRA
E NACIONAL
E AS CONHECIDAS VELAS SOL
A venda em todas as mercarias do
paiz e depósitos da Companhia.

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTRADA
9 oz (254 grs.) (340 grs.) (397 grs.)
12 oz (340 grs.) (397 grs.)
14 oz (397 grs.)
Fabricas e escriptorio, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa
Deposito, Lisboa, T. do Corpo Santo, 28 e 30

SOCIÉTÉ ANONYME

DES

FORGES, FONDERIES ET LAMINOIRS DU MARAIS

à MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)

Fers marchands et profilés pour toutes constructions, pour ponts, wagons, roues, etc. Longrines, cornières, T, U, pontrelles, châssis.
Rails pour mines et pour tramways. Spatés et feuillards.

Fers pour Rivets et Câbles

Fabrication spéciale et brevetée de ronds parfaitement cylindriques pour boulonniers. — Brevet pour plaques calleja. — Spécialité de tramways et chemins de fer économiques purement métalliques. — Système breveté.
Atelier spécial de cylindres bruts et tournés de toute espèce pour laminoirs.

Pièces mécaniques diverses en fonte pour ateliers de construction, verreries et charbonnages

L'usine entreprend à forfait la fourniture de toutes les pièces nécessaires à l'installation de trains complets de laminoirs; le tout parfaitement conditionné et prêt à être monté.

Adresser les lettres à Mr. L. Lebrun, Directeur-Gérant

Officina de fundição J. Thonar-Dejaiffe, Namur (Belgica)

ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas, Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Aplicações diversas da serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grande massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado. — Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Rua Nova do Almada, 11, 2.º

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.
Covilhã.—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Commissões, consignações e conta propria.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbreucke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA Avenida-Palace—Rua do Príncipe junto à Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA Braganza Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand—Rua das Flores, 71—1.ª class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

LISBOA Grand Hotel Central—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA Hotel Avenida—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 33—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA Hotel Borges—Chiado, 108—Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—telephone—banhos, etc.

LISBOA Grand Hotel de l'Europe—Maison française de 1.º ordre—au centre de la ville—Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

LISBOA Hotel Francfort—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

LISBOA Francfort Hotel—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

LISBOA Hotel Americano—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.

CASCAES Hotel Central—De 1.º ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel do Globo—Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cozinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

CASCAES Hotel Bragança—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.º ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix moderés.—Prop Victor Lestage.

CINTRA Hotel Nunes—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. João Nunes.

CINTRA Hotel Netto—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e asseados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços rasoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 reis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS Hotel Natividade—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3.—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 reis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 reis.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias.—Cosinha esmerada e farta. Prop. Vic nte C. de Paramos.

LEIRIA Hotel Central—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e acoio inexcédível.—Carros para a Batalha, Mari nha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club—Magnificas accomodações, acoio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

PORTO Hotel de Francfort—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.ª ordem—Prop. Adriano & François.

PORTO Hotel Bragança—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

PORTO Grande Hotel do Porto—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Acoio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

COVILHÃ Hotel Central do Castella—Largo do Pelourinho—Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1\$000 rs. por dia.

SEVILHA Hotel d'Europe—Fonda de Europa—Prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

SEVILHA Fonda de Jesus Madrid—Calle Moratin—no centro da cidade—casa confortavel e economica—mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7.50 pesetas por dia.

GRANADA Hotel Victoria—Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

NICE Riviera-Palace-Hôtel—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

BRUXELLAS Hôtel de la Poste—Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Prop. H. the Tilmans.

ROMA Grande Hotel Continental—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais hygienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hôtel—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.º ordre.

CAIRO Ghesireh-Palace-Hôtel—Établissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

FUNDIÇÃO DO OURO

PORTO

Na **Fabrica da Fundição do Ouro** existem em boas condições de venda:

1 prensa para azeite, do melhor systema conhecido.
1 machina lithographica, systema Allouzé.
1 machina de vapor e caldeira, systema vertical da força de 6 cavallos uteis.

1 machina de vapor e caldeira, systema horizontal—Pantin—locomovel, semi-fixa, da força de 6 a 8 cavallos uteis.

1 machina de vapor e caldeira, systema Pantin, horizontal, da força util de 10 cavallos.

1 dita, idem, idem, idem, da força de 15 a 20 cavallos.

1 dita, idem, idem, idem, locomovel, de 4 a 5 cavallos.

Fogões de cozinha de fogo circular, de grandes e pequenas dimensões, os mais economicos em combustivel que se conhecem.

Bombas aspirantes e de repuxo para todas as profundidades e alturas.

Estanca-rios com bombas aspirantes e de rosario, de variadas proporções.

Charruas S. S. as mais uteis até hoje conhecidas.

Porto, 23 de abril de 1895.

O director gerente e fundador da fabrica

Luiz Ferreira de Souza Cruz.

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES DE

JOSÉ GREGÓRIO FERNANDES

**19, Largo de S. Julião, 19
LISBOA**

Armazem de ferro e aço de todas as qualidades, carvão para forjas, folles para ferreiro, forjas portateis, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar, linho para cordoaria e cimento de Portland,

Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

Armazem de ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimónio, cobre, latão, chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos outros artigos.

Largo de S. Julião, 15 a 17

Sulphato de cobre inglez, especial para o tratamento das vinhas, com percentagem garantida **marca ancora** exclusiva dos annunciantes. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, batataes e tomateiros, **marca caveira** exclusiva dos annunciantes. **Pulverizadores Éclair**, de Vermorel, para a calda bordeleza. **Pulverizadores** para applicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores Excelsior** de Vermorel, para applicar o sulphureto de carbone. **Flôr de enxofre** de Brandram. **Enxofre moido**. **Nitrato de soda**, poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Bombas para trasfego**. **Arame de bicos** para vedações. **Arame** para enfardamento de palha.



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc., etc., e botões de carvão. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, botões e frascos em todas as cores e tamanhos.



**EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
PARA O**

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV
Commandante **ROCHA JUNIOR**



SAIRÁ no dia 16 de agosto, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

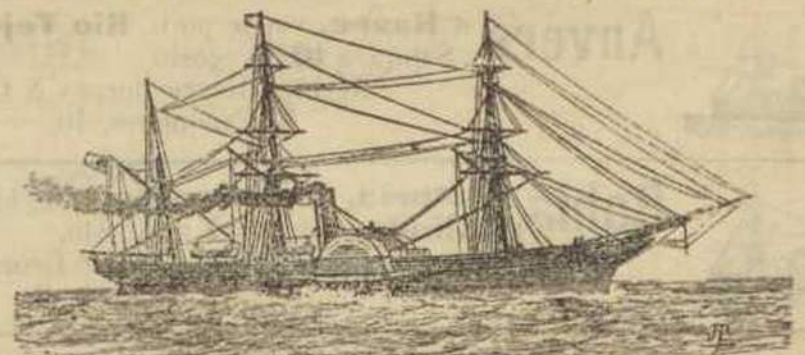
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.^a

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos Ayres**

O paquete **THAMES** sahirá a 12 de agosto

As accomodações para passageiros são inexcuteveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.^a**—R. dos Capelistas, 31, 1.º

No Porto:—**W. G. TAIT & C.^a**—Rua dos Inglezes, 23, 1.º

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de agosto de 1895.

| COMPANHIA REAL | | | | Lisboa-R. Fig. ^a | | | | Lisboa-R. Cascaes | | | | Figueira-Pamp. | | | | C. Branca Beja | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|---------|----------|-------------------------|------------------------------------|----------|----------|----------------|----------|---------|----------|
| Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. |
| Lisboa-R. Porto | Porto Lisboa-R. | Lisboa-R. Fig. ^a | Fig. ^a Lisboa-R. | Lisboa-R. Cascaes | Cascaes Lisboa-R. | Figueira-Pamp. | Pamp.-Figueira | C. Branca Beja | Beja C. Branca | | | | | | | | | | |
| 8-30 t. | 7-10 m. | 2-45 t. | 4-0 m. | 7-0 m. | 5-40 t. | 7-45 m. | 6-15 t. | 5-15 m. | 6-30 m. | 7-15 m. | 8-29 m. | 3-10 t. | 4-48 t. | 10-54 m. | 12-40 t. | 4-30 t. | 7-24 t. | 6-10 m. | 9-0 m. |
| 9-45 t. | 10-40 m. | 8-15 t. | 6-45 m. | 6-15 t. | 2-38 m. | 12-35 m. | 8-55 m. | 6-30 m. | 8-0 m. | 8-15 m. | 9-35 m. | 5. ^{as} e dom. | 2. ^{as} e 6. ^a | 5-30 t. | 6-30 t. | 5-30 t. | 6-30 t. | 7-10 t. | 8-2 t. |
| Lisboa-R. Pamp. | Pamp. Lisboa-R. | Lisboa-R. Alf. | Alf.-Lisboa R. | Lisboa-R. Cascaes | Cascaes Lisboa-R. | Figueira-Pamp. | Pamp.-Figueira | C. Branca Beja | Beja C. Branca | | | | | | | | | | |
| 4. ^{as} e sab. | 2. ^{as} e 6. ^a | 6-15 t. | 2-38 m. | 6-15 t. | 2-38 m. | 6-15 t. | 2-38 m. | 6-15 t. | 2-38 m. | 6-15 t. | 2-38 m. | 6-15 t. | 2-38 m. | 6-15 t. | 2-38 m. | 6-15 t. | 2-38 m. | 6-15 t. | 2-38 m. |
| 11-45 t. | 5-50 m. | 6-40 m. | 12-25 t. | 11-45 t. | 5-50 m. | 6-40 m. | 12-25 t. | 11-45 t. | 5-50 m. | 6-40 m. | 12-25 t. | 11-45 t. | 5-50 m. | 6-40 m. | 12-25 t. | 11-45 t. | 5-50 m. | 6-40 m. | 12-25 t. |
| Lisb.-C. S. Porto | Porto Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Alf. | Alf.-Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Cascaes | Cascaes Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Figueira | Figueira Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Beja | Beja Lisb.-C. S. | | | | | | | | | | |
| 7-30 m. | 9-10 t. | 6-45 m. | 8-0 t. | 7-30 m. | 9-10 t. | 6-45 m. | 8-0 t. | 7-30 m. | 9-10 t. | 6-45 m. | 8-0 t. | 7-30 m. | 9-10 t. | 6-45 m. | 8-0 t. | 7-30 m. | 9-10 t. | 6-45 m. | 8-0 t. |
| Aveiro a Porto | Porto a Aveiro | Aveiro a Alf. | Alf. a Aveiro | Aveiro a Cascaes | Cascaes a Aveiro | Aveiro a Figueira | Figueira a Aveiro | Aveiro a Beja | Beja a Aveiro | | | | | | | | | | |
| 4-0 m. | 6-25 m. | 4-15 t. | 6-30 t. | 4-0 m. | 6-25 m. | 4-15 t. | 6-30 t. | 4-0 m. | 6-25 m. | 4-15 t. | 6-30 t. | 4-0 m. | 6-25 m. | 4-15 t. | 6-30 t. | 4-0 m. | 6-25 m. | 4-15 t. | 6-30 t. |
| 11-10 m. | 3-15 t. | 5-0 m. | 9-43 m. | 11-10 m. | 3-15 t. | 5-0 m. | 9-43 m. | 11-10 m. | 3-15 t. | 5-0 m. | 9-43 m. | 11-10 m. | 3-15 t. | 5-0 m. | 9-43 m. | 11-10 m. | 3-15 t. | 5-0 m. | 9-43 m. |
| Lisboa-R. V. Alc. | V. Alc. Lisboa-R. | Lisboa-R. Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa-R. Cascaes | Cascaes Lisboa-R. | Lisboa-R. Figueira | Figueira Lisboa-R. | Lisboa-R. Beja | Beja Lisboa-R. | | | | | | | | | | |
| 7-30 t. | 5-15 m. | 8-45 t. | 6-0 m. | 7-30 t. | 5-15 m. | 8-45 t. | 6-0 m. | 7-30 t. | 5-15 m. | 8-45 t. | 6-0 m. | 7-30 t. | 5-15 m. | 8-45 t. | 6-0 m. | 7-30 t. | 5-15 m. | 8-45 t. | 6-0 m. |
| Lisb.-C. S. V. Alc. | V. Alc. Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Cintra | Cintra Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Cascaes | Cascaes Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Figueira | Figueira Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Beja | Beja Lisb.-C. S. | | | | | | | | | | |
| 2. ^{as} e 4. ^{as} | 3. ^a e 5. ^a | 2. ^{as} e 4. ^{as} | 3. ^a e 5. ^a | 2. ^{as} e 4. ^{as} | 3. ^a e 5. ^a | 2. ^{as} e 4. ^{as} | 3. ^a e 5. ^a | 2. ^{as} e 4. ^{as} | 3. ^a e 5. ^a | | | | | | | | | | |
| 7-30 m. | 8-0 t. | 9-30 m. | 9-45 t. | 7-30 m. | 8-0 t. | 9-30 m. | 9-45 t. | 7-30 m. | 8-0 t. | 9-30 m. | 9-45 t. | 7-30 m. | 8-0 t. | 9-30 m. | 9-45 t. | 7-30 m. | 8-0 t. | 9-30 m. | 9-45 t. |
| Lisboa R. Badaj. | Badaj.-Lisboa R. | Lisboa R. Cintra | Cintra Lisboa R. | Lisboa R. Cascaes | Cascaes Lisboa R. | Lisboa R. Figueira | Figueira Lisboa R. | Lisboa R. Beja | Beja Lisboa R. | | | | | | | | | | |
| 7-30 t. | 6-30 m. | 7-0 t. | 6-0 m. | 7-30 t. | 6-30 m. | 7-0 t. | 6-0 m. | 7-30 t. | 6-30 m. | 7-0 t. | 6-0 m. | 7-30 t. | 6-30 m. | 7-0 t. | 6-0 m. | 7-30 t. | 6-30 m. | 7-0 t. | 6-0 m. |
| Lisboa C. S. Bad. | Bad.-Lisboa C. S. | Lisboa C. S. Cintra | Cintra Lisboa C. S. | Lisboa C. S. Cascaes | Cascaes Lisboa C. S. | Lisboa C. S. Figueira | Figueira Lisboa C. S. | Lisboa C. S. Beja | Beja Lisboa C. S. | | | | | | | | | | |
| 7-30 m. | 9-15 t. | 8-45 m. | 9-45 t. | 7-30 m. | 9-15 t. | 8-45 m. | 9-45 t. | 7-30 m. | 9-15 t. | 8-45 m. | 9-45 t. | 7-30 m. | 9-15 t. | 8-45 m. | 9-45 t. | 7-30 m. | 9-15 t. | 8-45 m. | 9-45 t. |
| Lisb.-C. S. Sant. | Sant. Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Cintra | Cintra Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Cascaes | Cascaes Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Figueira | Figueira Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Beja | Beja Lisb.-C. S. | | | | | | | | | | |
| 2-0 t. | 4-35 t. | 4-30 t. | 7-05 t. | 2-0 t. | 4-35 t. | 4-30 t. | 7-05 t. | 2-0 t. | 4-35 t. | 4-30 t. | 7-05 t. | 2-0 t. | 4-35 t. | 4-30 t. | 7-05 t. | 2-0 t. | 4-35 t. | 4-30 t. | 7-05 t. |
| Lisb.-C. S. Entr. | Entr. Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Cintra | Cintra Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Cascaes | Cascaes Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Figueira | Figueira Lisb.-C. S. | Lisb.-C. S. Beja | Beja Lisb.-C. S. | | | | | | | | | | |
| 4-0 m. | 10-55 m. | 4-45 m. | 12-0 t. | 4-0 m. | 10-55 m. | 4-45 m. | 12-0 t. | 4-0 m. | 10-55 m. | 4-45 m. | 12-0 t. | 4-0 m. | 10-55 m. | 4-45 m. | 12-0 t. | 4-0 m. | 10-55 m. | 4-45 m. | 12-0 t. |
| 11-0 m. | 3-0 t. | 5-50 t. | 9-45 t. | 11-0 m. | 3-0 t. | 5-50 t. | 9-45 t. | 11-0 m. | 3-0 t. | 5-50 t. | 9-45 t. | 11-0 m. | 3-0 t. | 5-50 t. | 9-45 t. | 11-0 m. | 3-0 t. | 5-50 t. | 9-45 t. |
| Lisb.-R. a. a. a. | Caldas- is . R. | Lisb.-R. a. a. a. | Caldas- is . R. | Lisb.-R. a. a. a. | Caldas- is . R. | Lisb.-R. a. a. a. | Caldas- is . R. | Lisb.-R. a. a. a. | Caldas- is . R. | | | | | | | | | | |
| 4-0 t. | 6-55 t. | 7-30 m. | 10-24 m. | 4-0 t. | 6-55 t. | 7-30 m. | 10-24 m. | 4-0 t. | 6-55 t. | 7-30 m. | 10-24 m. | 4-0 t. | 6-55 t. | 7-30 m. | 10-24 m. | 4-0 t. | 6-55 t. | 7-30 m. | 10-24 m. |

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, v. alem. Kaiser. Sahira a 23 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Africa Oriental, pelo Cabo de Boa Esperança, vapor alemão, General. Sahira a 28 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, Gomes IV. Sahira a 1 de agosto. Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a Largo dos Torneiros, n.º 5.



Alicante, Barcelona, Cete e Marse, vapor franc., Saint-Jean. Sahira a 16 de agosto. Agente, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros 10.



Anvers e Havre, vapor port., Rio Tejo. Sahira a 10 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. alem., Olinda. Sahira a 7 de agosto. Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, Brésil. Sahira de 9 a 11 de julho. — Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. fr., Chili. Sahira a 8 de agosto. — Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vapor alemão, Kaiser. Sahira a 1 de agosto. Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.



Havre e Anvers, vapor francez, Saint-André. Sahira a 6 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



La Pallice, (La Rochelle) Plymouth e Liverpool, vap. ingl., Orellana. Sahira a 9 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez, Loanda. Sahira a 6 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75.



Pará e Manaus, vapor ingl., Lanfranc. Sahira a 11 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará, Ceará e Maranhão, vap. ingl., Gregorio. Sahira a 16 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor alemão, Patagonia. Sahira a 14 de agosto. Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.



Pernambuco, Parahyba e Natal, vap. ingl., Actor. Sahira a 8 de agosto. Agente, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., Medoc. Sahira de 6 a 7 de agosto. — Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. ingl., Iberia. Sahira a 7 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Santa Cruz), S. Jorge, (Calheta), Lagos do Pico, Fayal e Flores, vapor portug., Açor. Sahira a 5 de agosto. Agente, Germano Serrão Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ingl., Thames. Royal Mail. Sahira a 12 de agosto. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linha de Lisboa a Cintra

TARIFA ESPECIAL L. N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes a preços reduzidos em 2.^a e 3.^a classe

Desde 18 de julho de 1895

Estações e apeadeiros: Lisboa-Rocio, Campolide
Cruz da Pedra, S. Domingos
Bemfica, Buraca, Damaia, Porcalhota, Queluz

- 1.^a zona** — Lisboa-Rocio a S. Domingos
2.^a zona — de S. Domingos a Porcalhota
3.^a zona — de Porcalhota a Queluz-Bellas

PREÇOS DOS BILHETES

| | 2. ^a classe | 3. ^a classe |
|---|------------------------|------------------------|
| Percurso n'uma só zona.. .. . | 80 | 50 |
| .. de uma zona para a immediata | 90 | 60 |
| .. da primeira zona para a terceira ou vice-versa | 150 | 100 |

CONDIÇÕES

- 1.^a Estes bilhetes só são validos para os comboios da linha de Cintra; não o são, portanto, para os que se destinam ou procedam de outras linhas.
- 2.^a Nos comboios tramways poderão os bilhetes ser vendidos em transitio pelos conductores-cobradores.
- 3.^a Os bilhetes não teem validade senão para o comboio, dia e percurso n'elles marcado.
- 4.^a Não se concede transporte gratuito de bagagem registada aos portadores d'estes bilhetes.
- 5.^a A mudança de classe não é permittida.
- 6.^a Não se concede meios bilhetes.
- 7.^a Ficam em vigor as condições de applicação da Tarifa Geral no que não seja contrario ao que a presente determina.

Lisboa, 8 de Julho de 1895.

O Administrador Director da Companhia

H. E. Boyer